

SOSIALISASI PERILAKU KESELAMATAN (*SAFETY BEHAVIOR*) PADA PRAMUDI DAN PEGAWAI PENGELOLA OPERASIONAL ANGKOT FEEDER LRT KOTA PALEMBANG

Rhapyalyani Herno Della¹, Melawaty Agustien¹, Sarino¹, Betty Susanti¹, Citra Indriyati¹, Debby Yulinar Permata¹, Puteri Kusuma Wardhani¹, Indrayani²

¹Teknik Sipil dan Perencanaan, Universitas Sriwijaya, Palembang

²Teknik Sipil, Politeknik Negeri Sriwijaya, Palembang

Corresponding author: rhapy@unsri.ac.id

Diterima: 03 Oktober 2023 Revisi: 05 Oktober 2023 Disetujui: 25 Oktober 2023 Online: 20 Desember 2024

ABSTRAK: Kota Palembang sebagai kota terbesar kedua di pulau Sumatera memiliki laju pertumbuhan penduduk yang pesat. Faktor laju pertumbuhan penduduk menjadi pertimbangan akan pentingnya pengembangan transportasi umum sebagai solusi mengatasi kemacetan akibat terus bertambahnya jumlah penduduk diiringi dengan trend pemakaian kendaraan pribadi sebagai pilihan utama. Beroperasinya Light Rail Transit sejak tahun 2018 dan Teman Bus di kota Palembang sejak tahun 2020 telah membuka peluang sebagai pilihan moda baru untuk masyarakat kota Palembang. Angkutan kota feeder LRT Musi Emas beroperasi pada Juli 2022 sebagai moda pengumpan terintegrasi yang memiliki sistem pengelolaan canggih berbasis teknologi informasi dan standar pelayanan minimum. Penerapan keselamatan menjadi kunci pokok dalam pengoperasian pelaksanaan feeder LRT dikarenakan pelayanan transportasi berhubungan erat terhadap aspek keselamatan. Seperti diketahui, bahwa jumlah kecelakaan terbesar berasal dari kesalahan manusia (*human error*), oleh karena itu perlu adanya penerapan perilaku keselamatan. Berdasarkan kegiatan pengabdian yang dilakukan dengan melayangkan kuesioner kepada para pramudi dan manajerial feeder LRT Kota Palembang, diketahui bahwa penerapan perilaku keselamatan pada Perusahaan penyedia jasa angkutan ini sudah cukup baik sehingga dapat menunjang iklim keselamatan dan budaya keselamatan pada Perusahaan pengelola operasional angkutan feeder LRT Kota Palembang saat ini.

Kata Kunci: *feeder LRT, perilaku keselamatan, budaya keselamatan, angkutan kota, Light Rail Transit*

ABSTRACT: Palembang, the second-largest city on the island of Sumatra, is experiencing rapid population growth. The population growth rate is a factor to consider when it comes to the importance of developing public transportation as a solution to address traffic congestion caused by the increasing number of residents, coupled with the trend of using private vehicles as the primary choice. The Light Rail Transit (LRT) operation since 2018 and the Teman Bus in Palembang since 2020 have opened up opportunities as new transportation options for the people of Palembang. The city's feeder transportation system, LRT Musi Emas, has operated since July 2022 as an integrated feeder mode with advanced information technology-based management systems and minimum service standards. Safety implementation is crucial to operating the feeder LRT, as transportation services are closely related to safety concerns. As it is well-known, the majority of accidents result from human error, hence the importance of implementing safety behaviors. Based on the service dedication activities conducted by surveying the LRT feeder operators and managers in Palembang, it is evident that the implementation of safety behaviors within the transportation service provider company is already quite good. Implementing safety behavior will contribute to the safety climate and safety culture within the operational management of Palembang's feeder LRT transportation system.

Keywords: *LRT feeder, safety behavior, safety culture, public transport, Light Rail Transit, keselamatan*

PENDAHULUAN

Kota Palembang sebagai kota terbesar kedua di pulau Sumatera memiliki laju pertumbuhan penduduk sebesar 1,38% pada tahun 2010-2020 (Badan pusat

Statistik, 2020). Faktor laju pertumbuhan penduduk menjadi pertimbangan akan pentingnya pengembangan transportasi umum sebagai solusi mengatasi kemacetan akibat terus bertambahnya jumlah penduduk diiringi dengan trend pemakaian

kendaraan pribadi sebagai pilihan utama. Menurut data Badan Pusat Statistik (2021), jumlah sepeda motor di kota Palembang pada tahun 2020 sebanyak 1.17.270 unit dan mobil penumpang sebanyak 237.513 unit. Beroperasinya Light Rail Transit sejak tahun 2018 dan Teman Bus di kota Palembang sejak tahun 2020 telah membuka peluang sebagai pilihan moda baru untuk masyarakat kota Palembang. Namun LRT dan teman bus memiliki keterbatasan jaringan, sehingga masih diperlukan feeder untuk sampai ke tujuan akhir atau dari asal perjalanan menuju angkutan utama LRT atau teman bus. Angkutan kota feeder LRT Musi Emas beroperasi pada Juli 2022 sebagai moda pengumpan terintegrasi yang memiliki sistem pengelolaan canggih berbasis teknologi informasi dan standar pelayanan minimum. Adapun untuk rute angkot feeder meliputi koridor 1 Talang Kelapa-Talang Buruk dan koridor 2 Asrama Haji-Sematang Borang. Hadirnya angkot feeder Buy The Service (BTS) berperan menjadi alternatif pilihan moda transportasi kota Palembang akibat terus bertambahnya jumlah penduduk diiringi bertambahnya kendaraan pribadi dan kurangnya minat menggunakan angkutan umum dan berkembangnya tata guna lahan terutama untuk zona bisnis dan perumahan.

Seiring dengan terus berkembangnya koridor pada angkot feeder LRT Kota Palembang ini, maka penerapan keselamatan menjadi kunci pokok dalam pengoperasian pelaksanaannya. Pelayanan transportasi berhubungan erat terhadap aspek keselamatan. Penerapan keselamatan dalam operasional angkutan umum dimulai dari personal didalamnya dalam menerapkan iklim keselamatan dan budaya keselamatan yang mengacu pada perilaku keselamatan masing-masing individu (Herno Della dkk., 2020). Penerapan perilaku keselamatan ini dipengaruhi banyak aspek yang harus dinilai dari pengoperasional angkutan umum.

Beberapa penelitian terdahulu dibidang transportasi telah merangkum bahwa perilaku keselamatan sangat mempengaruhi iklim dan budaya keselamatan dalam perusahaan, seperti ada moda bus oleh Zohar & Lee (2016), moda kereta api oleh Mayeana Kamara (2010), dan ferry oleh Herno Della dkk. (2020). Dengan mengacu pada penelitian terdahulu tersebut, maka perlu diadakan sosialisasi untuk melihat bagaimana perilaku keselamatan dari pihak operasional angkutan umum dalam hal ini pihak operasional angkot feeder LRT Kota Palembang untuk menilai perilaku keselamatan agar dapat menciptakan iklim dan budaya keselamatan yang baik di dalam perusahaan yang dapat mencegah terjadinya kecelakaan kerja yang berakibat pada penumpang

angkot feeder LRT Kota Palembang.

TINJAUAN PUSTAKA

Budaya Keselamatan (*Safety Culture*)

Budaya keselamatan adalah indikator keselamatan yang digunakan untuk memahami persepsi tentang masalah keselamatan (Cox & Flin, 1998; Guldenmund, 2000; Nævestad dkk., 2020). Budaya keselamatan dan iklim keselamatan merupakan perkembangan teoritis dan empiris yang mengikuti pola budaya dan iklim organisasi dan selalu terhubung kepada manajemen keselamatan pada perusahaan terutama perusahaan jasa transportasi. Beberapa penelitian mendefinisikan budaya keselamatan menjadi beberapa hal pokok dimana keselamatan menjadi hal penting dan harus membudaya.

Selain itu, faktor lingkungan dapat dilihat sebagai aspek situasional, yang juga dikenal sebagai pendekatan budaya keselamatan. Meskipun ada berbagai definisi budaya keselamatan, ada konsensus tentang budaya keselamatan sebagai sikap proaktif terhadap keselamatan (Lewaherilla dkk., 2022). Sifat dan perilaku manusia tidak mudah diprediksi (Rao, 2007). Setiap karyawan memiliki lingkungan kerja yang berbeda dan persepsi yang berbeda tentang keselamatan dalam budaya organisasi mereka.

Iklim Keselamatan (*Safety Climate*)

Iklim keselamatan dapat didefinisikan sebagai persepsi pekerja tentang peristiwa, praktik, dan prosedur serta perilaku yang dihargai, didukung, dan diharapkan dalam lingkungan organisasi tertentu (Schein, 2010). Zohar (1980) mendefinisikan iklim keselamatan sebagai ringkasan persepsi karyawan tentang keselamatan lingkungan kerja mereka. Iklim keselamatan dianggap sebagai sub-komponen budaya keselamatan, sementara yang lain menganggap iklim keselamatan sebagai cerminan aktual dari budaya keselamatan itu sendiri (Cooper & Phillips, 2004). Flin dkk. (2000) menyatakan bahwa iklim keselamatan adalah bagian dari iklim organisasi yang berisi persepsi individu tentang keselamatan di lingkungan kerja. Griffin & Neal (2000) mendeskripsikan iklim keselamatan sebagai iklim yang dapat dirasakan oleh individu di lingkungan kerjanya, dimana pekerja membangun struktur pemikiran dari lingkungan kerjanya ke dalam pemikiran pribadinya tentang nilai-nilai yang ada untuk kesejahteraannya sendiri.

Pengaruh Perilaku Keselamatan dalam Komitmen Berkeselamatan Organisasi

Manajemen keselamatan adalah elemen dari sistem manajemen secara keseluruhan yang meliputi struktur organisasi, perencanaan, tanggung jawab, pelaksanaan, prosedur, proses dan sumber daya yang diperlukan untuk pengembangan, pelaksanaan, pencapaian, penilaian dan pemeliharaan keselamatan kerja dalam rangka pengendalian risiko yang terkait dengan pekerjaan. kegiatan, dalam rangka menciptakan tempat kerja yang aman, efisien dan produktif. Manajemen keselamatan adalah alat perlindungan bagi pekerja untuk meminimalkan dan menghindari risiko kerugian (misalnya kehilangan jam kerja); juga, manajemen keselamatan digunakan sebagai alat untuk meningkatkan keselamatan manusia dan menyediakan lingkungan yang dapat meningkatkan efektivitas kerja dan meningkatkan efisiensi kerja. Dengan kata lain, manajemen keselamatan adalah metode bagi perusahaan untuk mengawasi kebijakan, prosedur, dan praktik mereka tentang masalah keselamatan perusahaan (Wilson & "Ed," 2000).

Vierendeels dkk. (2018) menyajikan sebuah model yang mengintegrasikan model yang sudah ada yang disebut model agregat telur (TEAM). Model ini menilai budaya keselamatan dalam tiga bagian domain; teknologi, organisasi, dan manusia. Domain ini mirip dengan dimensi pada Cooper (2000) dan Reniers (2010), tetapi di setiap domain, Vierendeels dkk. (2018) membuat beberapa dimensi yang melibatkan domain. Dalam domain teknologi, pengaruh teknologi, prosedur, perilaku, dan pelatihan melibatkan hasil keselamatan yang dapat diamati seperti tingkat cedera, laporan audit, dll. Domain lain tentang organisasi yang melibatkan iklim keselamatan dalam persepsi bersama orang dalam keselamatan menilai empat dimensi; kepemimpinan, kepercayaan pada organisasi, komitmen manajemen, dan komunikasi untuk memberitahukan transparansi organisasi. Domain terakhir menyebutkan manusia dalam niat individu untuk berperilaku atau motivasi. Ranah ini dinilai dengan empat dimensi: sikap individu terhadap perilaku, keterampilan, dan kemampuan; karakteristik pribadi; dan pengetahuan. TEAM react loop ketiga domain dan model ini mengintegrasikan semua dimensi yang disebutkan dari berbagai penelitian sebelumnya.

TAHAPAN KEGIATAN PENGABDIAN PADA MASYARAKAT

Berdasarkan keterbatasan dalam kegiatan ini, maka sosialisasi mengenai perilaku keselamatan pada angkot

feeder LRT Kota Palembang dilakukan kepada pramudi dan pengelola angkot feeder. Kegiatan pengabdian ini juga sangat bermanfaat bagi mahasiswa yang mengikuti mata kuliah pilihan bidang transportasi yaitu perencanaan angkutan umum massal, karena dengan mengikuti kegiatan pengabdian ini, mahasiswa dapat melakukan praktek lapangan dengan mengamati secara langsung bagaimana karakteristik operasional berkeselamatan pada angkot sebagai feeder bagi angkutan umum massal dan bagaimana kendala serta harapan masyarakat Kota Palembang mengenai pelayanan angkutan umum yang ada di Kota Palembang terutama pelayanan angkot yang aman dan nyaman dapat terwujud. Dengan mengetahui kondisi di lapangan maka di harapkan mahasiswa dapat melakukan perencanaan angkutan umum massal di wilayah perkotaan seperti tujuan yang ingin di capai dari mata kuliah perencanaan angkutan umum massal.

HASIL KEGIATAN

Sasaran kegiatan pengabdian pada masyarakat ini adalah pada pramudi dan pegawai pengelola operasional angkot feeder LRT Kota Palembang. Kegiatan sosialisasi dilakukan di Hotel Azza Palembang dengan mengundang pramudi dan pegawai pengelola operasional angkot feeder LRT Kota Palembang.



Gambar. 1. Kegiatan Pengarahan dan Sosialisasi Kepada Pramudi dan Karyawan



Gambar. 2. Pengisian Kuesioner oleh Peserta Sosialisasi



Gambar. 3. Foto Bersama

Penyajian Data

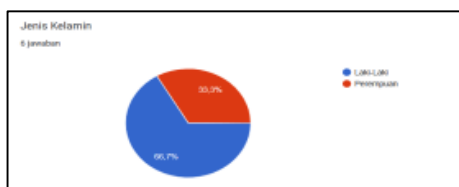
Data-data sekunder merupakan dasar dari pembuatan kuesioner yang digunakan sebagai acuan untuk penilaian perilaku keselamatan baik terhadap karyawan ataupun terhadap supir atau pramudi. Setelah dilakukan kegiatan sosialisasi, maka pramudi dan karyawan pengelola angkot feeder Kota Palembang ini diminta untuk mengisi kuesioner yang berfungsi sebagai bentuk penilaian terhadap perilaku kesematan yang ada di lingkungan kerja mereka.

Kuesioner yang diberikan merupakan penilaian dengan tujuh indicator terkait budaya keselamatan, yaitu:

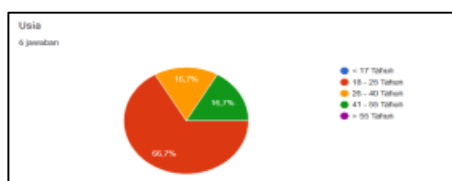
1. Pelatihan keselamatan
2. Pengetahuan mengenai keselamatan
3. Manajemen keselamatan
4. Perilaku keselamatan
5. Teknologi
6. Prosedur
7. Kesadaran pribadi tentang praktik keselamatan

Data Demografi Karyawan

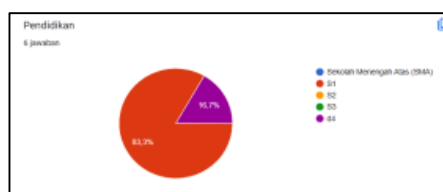
Berdasarkan data demografi karyawan, diketahui bahwa jumlah responden sebanyak 6 orang dengan jumlah 66,7% laki-laki dan 33,3% Perempuan. Data demografi usia, Pendidikan, lama bekerja di Perusahaan dan lama bekerja pada jabatan saat ini ditampilkan dalam gambar 5 sampai dengan gambar 8 dibawah ini.



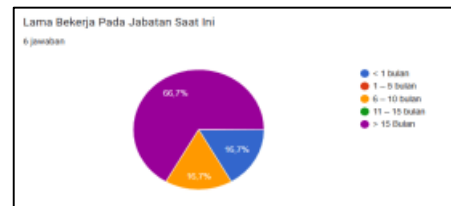
Gambar. 4. Data Jenis Kelamin Demografi Karyawan



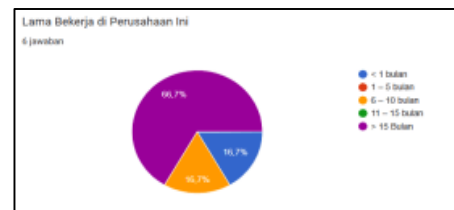
Gambar. 5. Data Usia Demografi Karyawan



Gambar. 6. Data Pendidikan Demografi Karyawan



Gambar. 7. Data Lama Bekerja di Perusahaan Karyawan



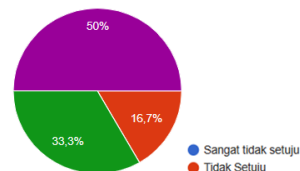
Gambar. 8. Data Lama Bekerja pada Jabatan Saat ini Demografi Karyawan

Untuk hasil penilaian indicator diketahui bahwa:

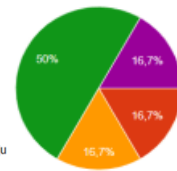
1. Pelatihan Keselamatan

Untuk mengetahui apakah pelatihan keselamatan yang ada pada Perusahaan sudah cukup baik menurut persepsi karyawan, maka diberikan empat pertanyaan dengan hasil data sebagai berikut:

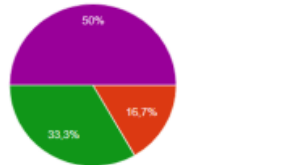
Perusahaan menyediakan training/pelatihan yang cukup dan sesuai mengenai keselamatan kerja



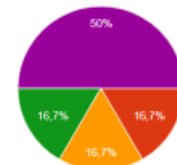
Program pelatihan keselamatan kerja sangat berguna di dalam lingkungan kerja saya



Program pelatihan keselamatan kerja berjalan dengan baik



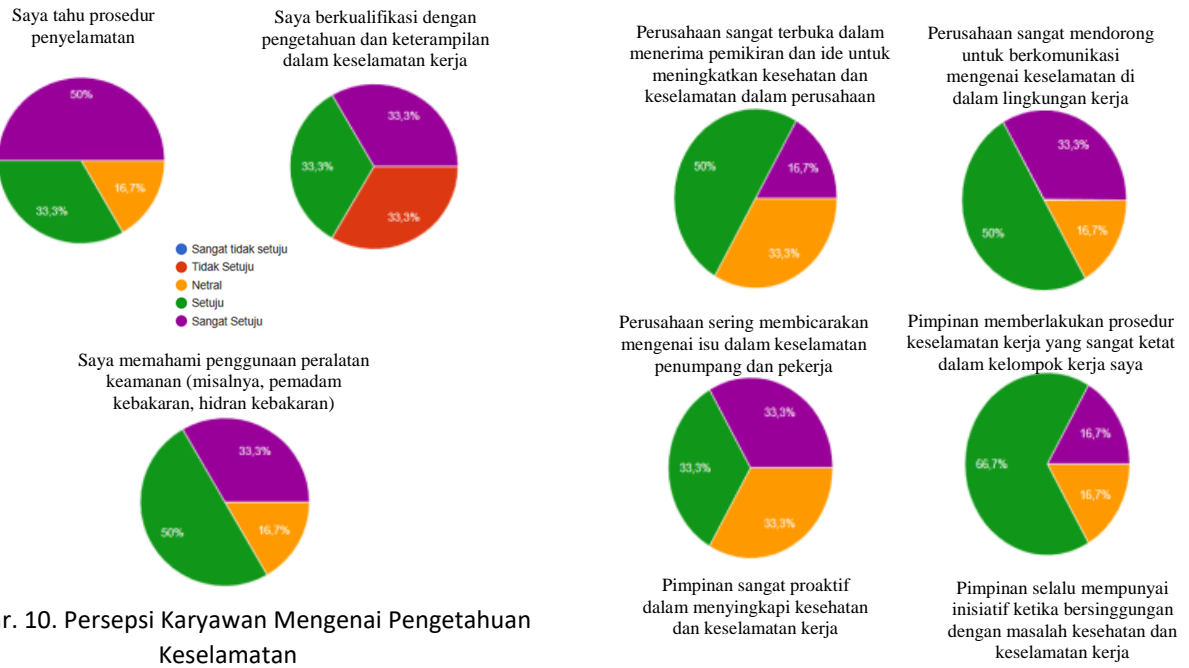
Perusahaan menyediakan pelatihan/training keselamatan kerja untuk pegawai baru



Gambar. 9. Persepsi Karyawan Mengenai Pelatihan Keselamatan

2. Pengetahuan Mengenai Keselamatan

Untuk mengetahui mengenai persepsi karyawan mengenai pengetahuan keselamatan yang dimilikinya, maka diberikan tiga pertanyaan dengan hasil data sebagai berikut:

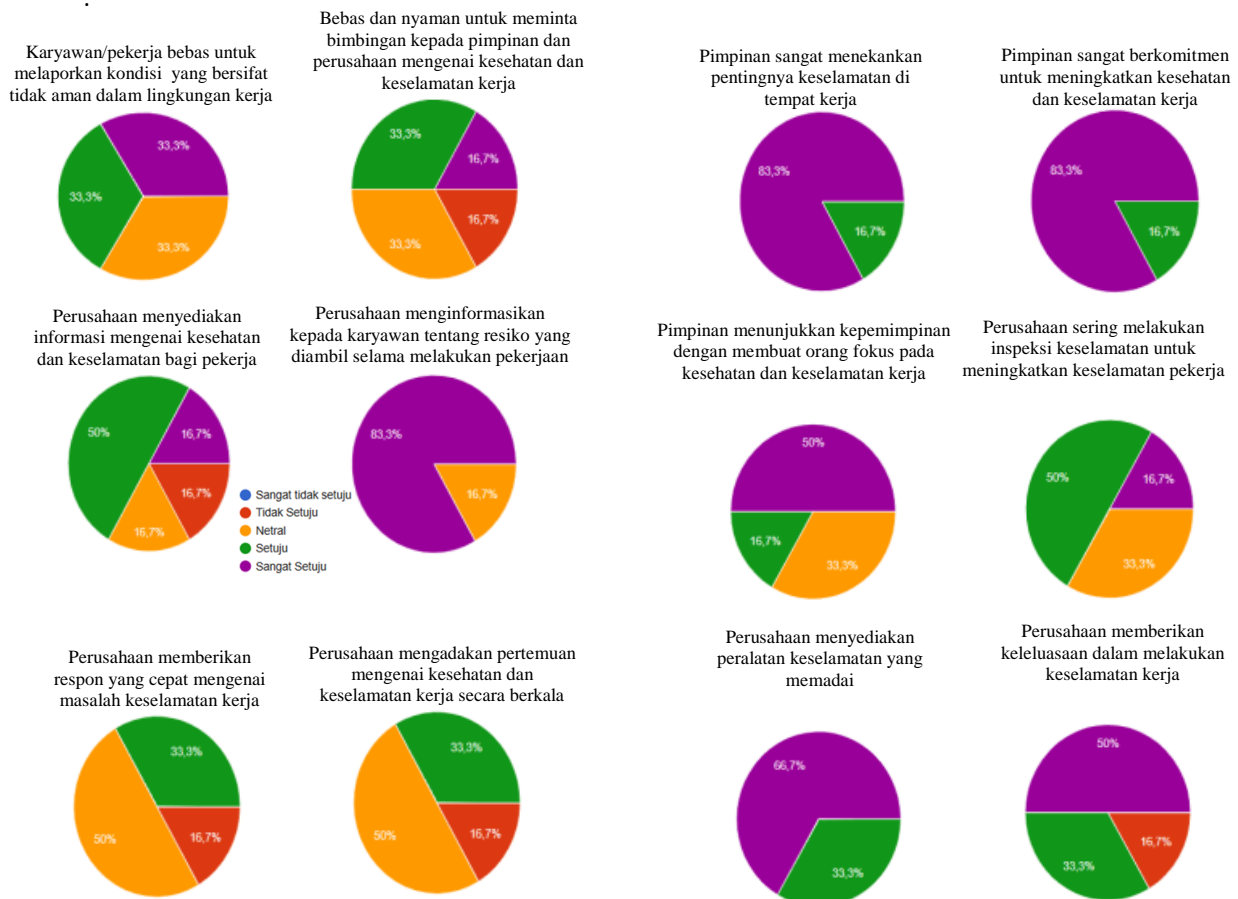


Gambar. 10. Persepsi Karyawan Mengenai Pengetahuan Keselamatan

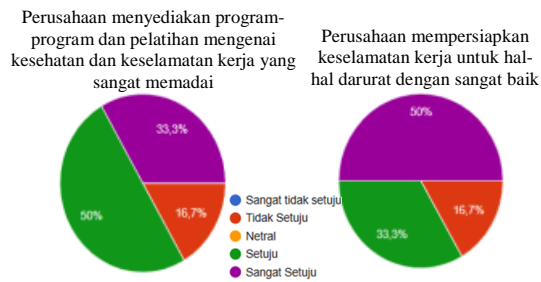
3. Manajemen Keselamatan

Untuk mengetahui mengenai persepsi karyawan mengenai manajemen keselamatan yang dimiliki oleh Perusahaan, maka diberikan dua puluh satu pertanyaan dengan hasil data sebagai berikut

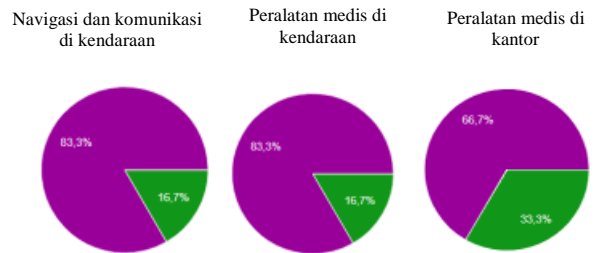
:



Gambar. 11. Persepsi Karyawan Mengenai Manajemen Keselamatan (1)



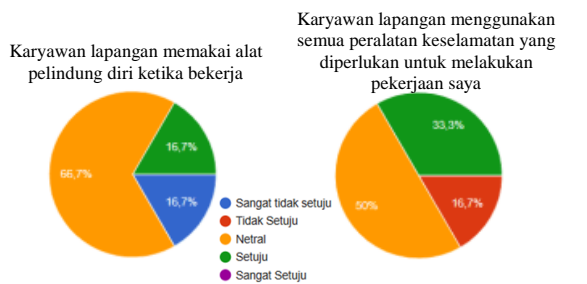
Gambar. 12. Persepsi Karyawan Mengenai Manajemen Keselamatan (2)



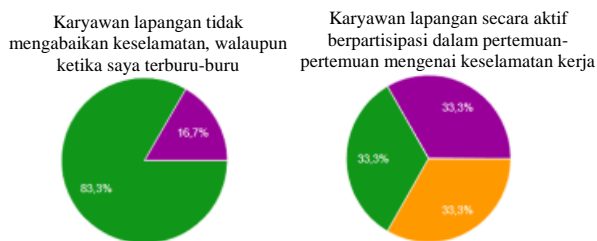
Gambar. 15. Persepsi Karyawan Mengenai Teknologi Keselamatan

4. Perilaku Keselamatan

Untuk mengetahui mengenai persepsi karyawan mengenai perilaku keselamatan yang dimiliki oleh pramudi, maka diberikan empat pertanyaan dengan hasil data sebagai berikut:



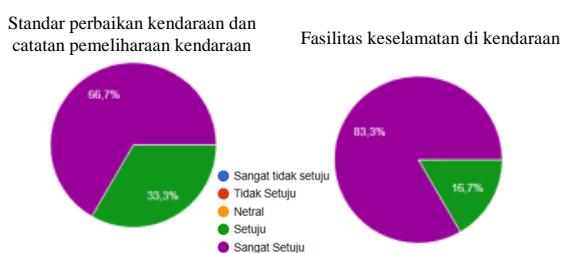
Gambar. 13. Persepsi Karyawan Mengenai Perilaku Keselamatan Pramudi (1)



Gambar. 14. Persepsi Karyawan Mengenai Perilaku Keselamatan Pramudi (2)

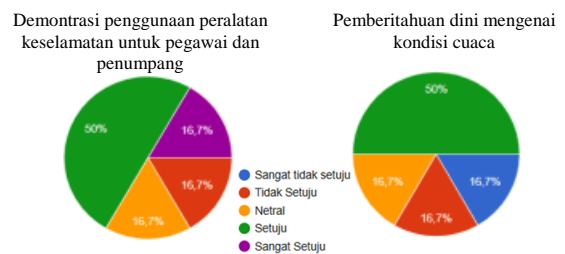
5. Teknologi

Untuk mengetahui mengenai persepsi karyawan mengenai teknologi dalam praktik keselamatan, maka diberikan lima pertanyaan dengan hasil data sebagai berikut:

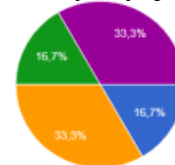


6. Prosedur

Untuk mengetahui mengenai persepsi karyawan mengenai prosedur keselamatan, maka diberikan tiga pertanyaan dengan hasil data sebagai berikut:



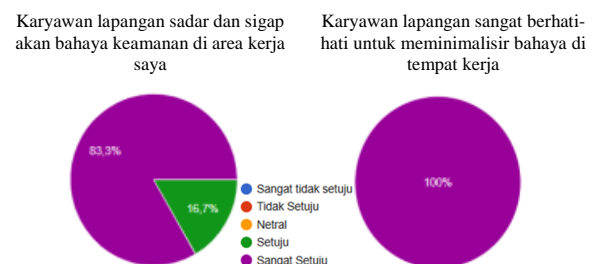
Demonstrasi prosedur penggunaan peralatan keselamatan untuk pegawai dan penumpang



Gambar. 16. Persepsi Karyawan Mengenai Prosedur Keselamatan

7. Kesadaran Pribadi Tentang Praktik Keselamatan

Untuk mengetahui mengenai persepsi karyawan mengenai Kesadaran Pribadi Tentang Praktik Keselamatan yang dimiliki oleh pramudi, maka diberikan tujuh pertanyaan dengan hasil data sebagai berikut:



Karyawan lapangan selalu aktif berpartisipasi dalam menciptakan tujuan berkeselamatan di lingkungan kerja

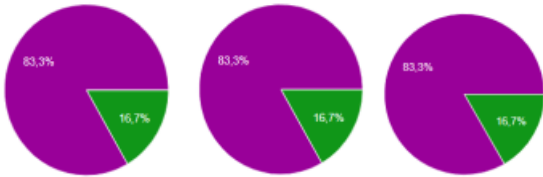
Karyawan lapangan aktif memberikan saran dan ide untuk perkembangan kesehatan dan keselamatan di lingkungan kerja



Karyawan lapangan sangat memperhatikan masalah keamanan di tempat kerja

Karyawan lapangan memiliki kebiasaan keselamatan yang baik (misalnya pakai sabuk pengaman)

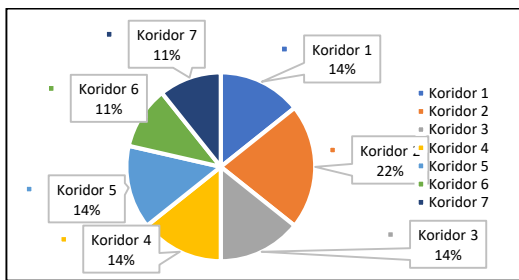
Karyawan lapangan selalu mematuhi prosedur keselamatan



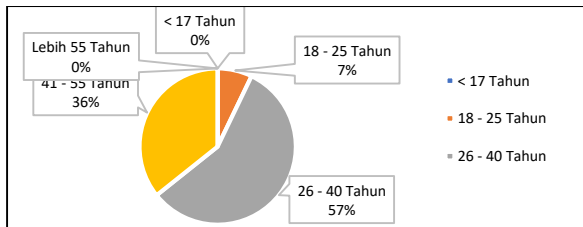
Gambar. 17. Persepsi Karyawan Mengenai 7. Kesadaran Pribadi Tentang Praktik Keselamatan Pramudi

Data Demografi Pramudi

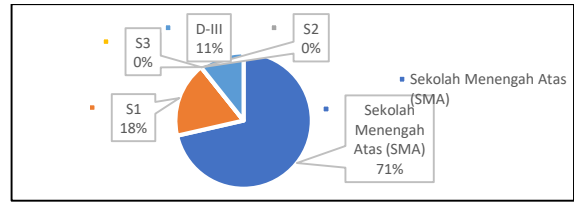
Berdasarkan data demografi pramudi, diketahui bahwa jumlah responden sebanyak 28 orang dengan jumlah keseluruhan responden adalah laki-laki. Data demografi lokasi kerja, usia, Pendidikan, lama bekerja di Perusahaan dan lama bekerja pada jabatan saat ini ditampilkan dalam gambar 19 sampai dengan gambar 23 dibawah ini.



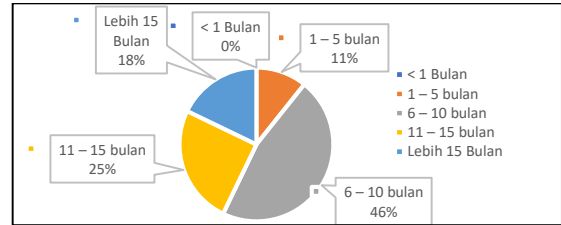
Gambar. 18. Lokasi Kerja/Trayek Responden Pramudi



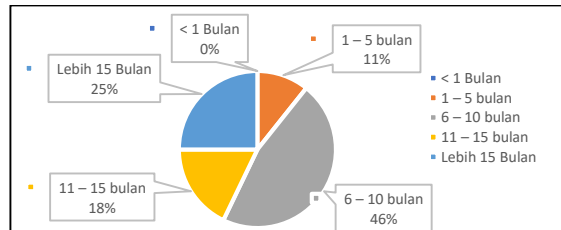
Gambar. 19. Usia Responden Pramudi



Gambar. 20. Pendidikan Responden Pramudi



Gambar. 21. Lama Bekerja di Perusahaan Feeder LRT Responden Pramudi



Gambar. 22. Lama Bekerja Sebagai Pramudi di Perusahaan Feeder LRT

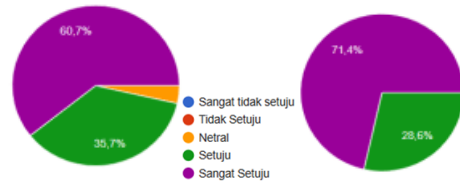
Untuk hasil penilaian indicator dari responden pramudi diketahui bahwa:

1. Pelatihan Keselamatan

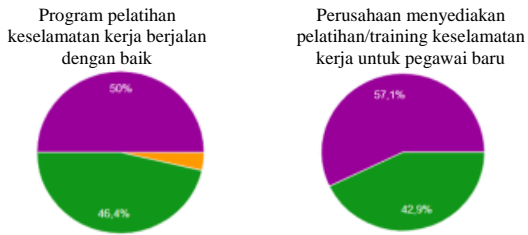
Untuk mengetahui apakah pelatihan keselamatan yang ada pada Perusahaan sudah cukup baik menurut persepsi pramudi, maka diberikan empat pertanyaan dengan hasil data sebagai berikut:

Perusahaan menyediakan training/pelatihan yang cukup dan sesuai mengenai keselamatan kerja

Program pelatihan keselamatan kerja sangat berguna di dalam lingkungan kerja saya



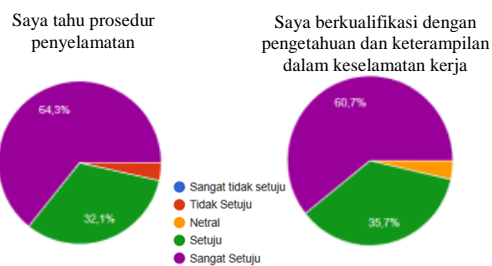
Gambar. 23. Persepsi Pramudi Mengenai Pelatihan Keselamatan (1)



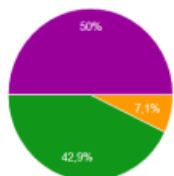
Gambar. 24. Persepsi Pramudi Mengenai Pelatihan Keselamatan (2)

2. Pengetahuan Mengenai Keselamatan

Untuk mengetahui mengenai persepsi pramudi mengenai pengetahuan keselamatan yang dimilikinya, maka diberikan tiga pertanyaan dengan hasil data sebagai berikut:



Saya memahami penggunaan peralatan keamanan (misalnya, pemadam kebakaran, hidran kebakaran)

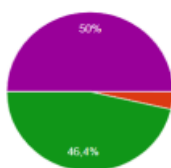


Gambar. 25. Persepsi Pramudi Mengenai Pengetahuan Keselamatan

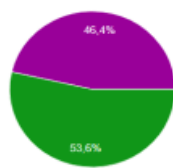
3. Manajemen Keselamatan

Untuk mengetahui mengenai persepsi pramudi mengenai manajemen keselamatan yang dimiliki oleh Perusahaan, maka diberikan dua puluh satu pertanyaan dengan hasil data sebagai berikut:

Karyawan/pekerja bebas untuk melaporkan kondisi yang bersifat tidak aman dalam lingkungan kerja

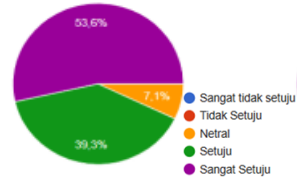


Bebas dan nyaman untuk meminta bimbingan kepada pimpinan dan perusahaan mengenai kesehatan dan keselamatan kerja

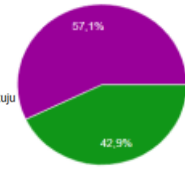


Gambar. 26. Persepsi Pramudi Mengenai Manajemen Keselamatan (1)

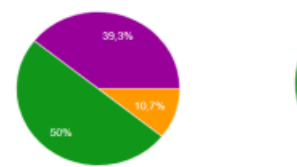
Perusahaan menyediakan informasi mengenai kesehatan dan keselamatan bagi pekerja



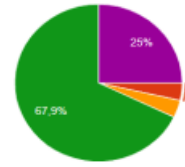
Perusahaan menginformasikan kepada karyawan tentang resiko yang diambil selama melakukan pekerjaan



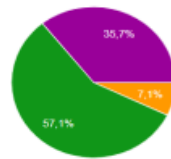
Perusahaan memberikan respon yang cepat mengenai masalah keselamatan kerja



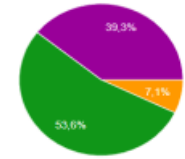
Perusahaan mengadakan pertemuan mengenai kesehatan dan keselamatan kerja secara berkala



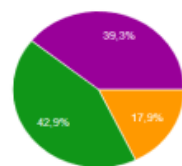
Perusahaan sangat terbuka dalam menerima pemikiran dan ide untuk meningkatkan kesehatan dan keselamatan dalam perusahaan



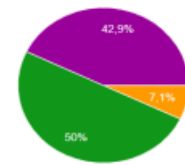
Perusahaan sangat mendorong untuk berkomunikasi mengenai keselamatan di dalam lingkungan kerja



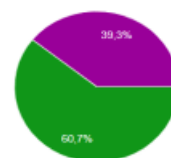
Perusahaan sering membicarakan mengenai isu dalam keselamatan penumpang dan pekerja



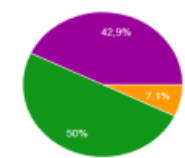
Pimpinan memberlakukan prosedur keselamatan kerja yang sangat ketat dalam kelompok kerja saya



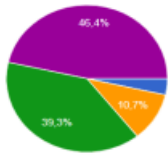
Pimpinan sangat proaktif dalam menyingkapi kesehatan dan keselamatan kerja



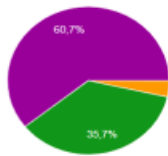
Perusahaan menyediakan program-program dan pelatihan mengenai kesehatan dan keselamatan kerja yang sangat memadai



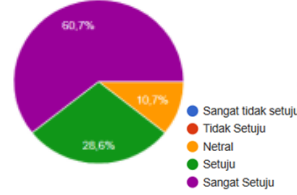
Pimpinan selalu mempunyai inisiatif ketika bersinggungan dengan masalah kesehatan dan keselamatan kerja



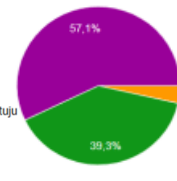
Pimpinan sangat berkomitmen untuk meningkatkan kesehatan dan keselamatan kerja



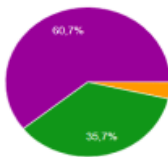
Saya memakai alat pelindung diri ketika bekerja



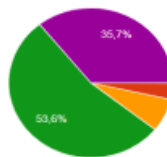
Saya menggunakan semua peralatan keselamatan yang diperlukan untuk melakukan pekerjaan saya



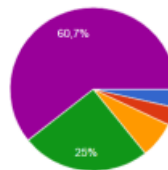
Pimpinan sangat menekankan pentingnya keselamatan di tempat kerja



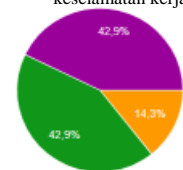
Perusahaan sering melakukan inspeksi keselamatan untuk meningkatkan keselamatan pekerja



Saya tidak mengabaikan keselamatan, walaupun ketika saya terburu-buru



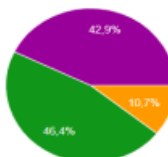
Saya secara aktif berpartisipasi dalam pertemuan-pertemuan mengenai keselamatan kerja



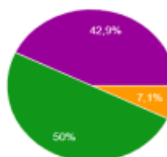
Gambar 26. Persepsi Pramudi Mengenai Manajemen Keselamatan (2)

Gambar 28. Persepsi Pramudi Mengenai Perilaku Keselamatan

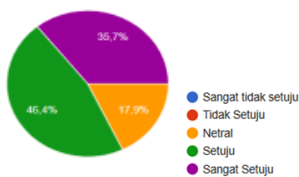
Perusahaan menyediakan peralatan keselamatan yang memadai



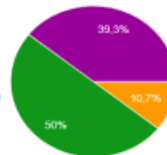
Perusahaan memberikan keleluasaan dalam melakukan keselamatan kerja



Pimpinan menunjukkan kepemimpinan dengan membuat orang fokus pada kesehatan dan keselamatan kerja



Perusahaan mempersiapkan keselamatan kerja untuk hal-hal darurat dengan sangat baik

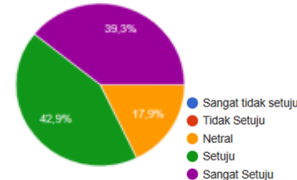


Gambar 27. Persepsi Pramudi Mengenai Manajemen Keselamatan (3)

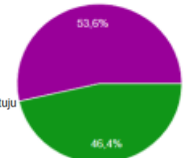
5. Teknologi

Untuk mengetahui mengenai persepsi pramudi mengenai teknologi dalam praktik keselamatan, maka diberikan lima pertanyaan dengan hasil data sebagai berikut:

Standar perbaikan kendaraan dan catatan pemeliharaan kendaraan



Fasilitas keselamatan di kendaraan

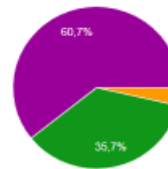


Gambar 29. Persepsi Pramudi Mengenai Teknologi Keselamatan (1)

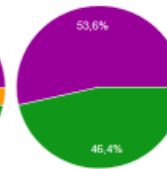
4. Perilaku Keselamatan

Untuk mengetahui mengenai persepsi pramudi mengenai perilaku keselamatan yang dimilikinya, maka diberikan empat pertanyaan dengan hasil data sebagai berikut:

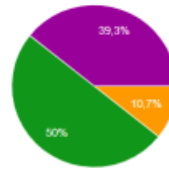
Navigasi dan komunikasi di kendaraan



Peralatan medis di kendaraan



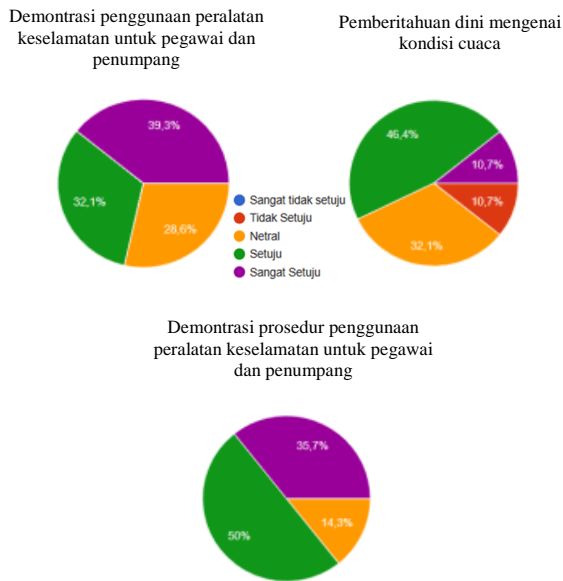
Peralatan medis di kantor



Gambar 30. Persepsi Pramudi Mengenai Teknologi Keselamatan (2)

6. Prosedur

Untuk mengetahui mengenai persepsi pramudi mengenai prosedur keselamatan, maka diberikan tiga pertanyaan dengan hasil data sebagai berikut:

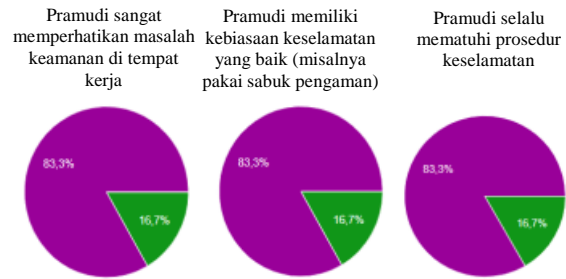


Gambar 31. Persepsi Pramudi Mengenai Prosedur Keselamatan

7. Kesadaran Pribadi Tentang Praktik Keselamatan Untuk mengetahui mengenai persepsi pramudi mengenai Kesadaran Pribadi Tentang Praktik Keselamatan yang dimilikinya, maka diberikan tujuh pertanyaan dengan hasil data sebagai berikut:



Gambar 32. Persepsi Pramudi Mengenai Kesadaran Pribadi Tentang Praktik Keselamatannya (1)



Gambar 33. Persepsi Pramudi Mengenai Kesadaran Pribadi Tentang Praktik Keselamatannya (2)

KESIMPULAN DAN SARAN

Kesimpulan

Kesimpulan dari kegiatan pengabdian pada Masyarakat ini adalah:

1. Dari total 28 responden pramudi dan 6 responden karyawan manajerial Perusahaan pengelola angkot feeder di Kota Palembang, memberikan persepsi yang kurang lebih sama, dimana penting adanya pelatihan keselamatan untuk meningkatkan perilaku keselamatan pada pramudi dan menciptakan *zero accident*.
2. Diketahui dari pelatihan mengenai keselamatan yang diberikan oleh Perusahaan pengelola angkot feeder sudah cukup baik dengan hasil persentase pada indikator pelatihan keselamatan berkisar di angka 50% sampai dengan 70%.
3. Untuk teknologi, berdasarkan hasil survey responden pramudi menampilkan bahwa teknologi keselamatan yang diberikan sudah cukup baik, hanya dari segi perbaikan kendaraan dan peralatan medis di kantor yang dirasakan kurang karena berada dikisaran angka 30%.
4. Berdasarkan nilai indikator kesadaran pribadi tentang praktik keselamatan diketahui bahwa baik pramudi dan karyawan sudah cukup baik, dengan indikator nilai berkisar antara 50% sampai dengan 80%.

Saran

1. Kegiatan sosialisasi mengenai keselamatan haruslah dilakukan secara berkala untuk menciptakan iklim keselamatan dan budaya keselamatan sehingga perilaku keselamatan pramudi angkot feeder LRT Kota Palembang meningkat, serta memberikan efek menurunnya tingkat kecelakaan kendaraan di jalan raya.
2. Perlunya pelatihan keselamatan secara berkala bagi pramudi dan karyawan angkot feeder LRT Kota Palembang.

DAFTAR PUSTAKA

- Badan pusat Statistik. (2020). *Luas Daerah dan Jumlah Pulau Menurut Provinsi, 2019*.
https://www.bps.go.id/indikator/indikator/view_data_pub/0000/api_pub/UFpWMMjZOVZIZTJnc1pXaHhDV1hPQT09/da_01/1
- Cooper, M. D. (2000). Towards A Model of Safety Culture. *Safety Science*, 36(2), 111–136.
[https://doi.org/10.1016/S0925-7535\(00\)00035-7](https://doi.org/10.1016/S0925-7535(00)00035-7)
- Cooper, M. D., & Phillips, R. A. (2004). Exploratory analysis of the safety climate and safety behavior relationship. *Journal of Safety Research*, 35(5), 497–512.
<https://doi.org/10.1016/j.jsr.2004.08.004>
- Cox, S., & Flin, R. (1998). Safety culture: Philosopher's stone or man of straw? *Work and Stress*, 12(3), 189–201.
<https://doi.org/10.1080/02678379808256861>
- Flin, R., Mearns, K., O'Connor, P., & Bryden, R. (2000). Measuring safety climate: Identifying the common features. *Safety Science*, 34(1–3), 177–192.
[https://doi.org/10.1016/S0925-7535\(00\)00012-6](https://doi.org/10.1016/S0925-7535(00)00012-6)
- Griffin, M. A., & Neal, A. (2000). Perceptions of safety at work: A framework for linking safety climate to safety performance, knowledge, and motivation. *Journal of Occupational Health Psychology*, 5(3), 347–358. <https://doi.org/10.1037/1076-8998.5.3.347>
- Guldenmund, F. W. (2000). The nature of safety culture: a review of theory and research. *Safety Science*, 34, 215–257. [https://doi.org/10.1016/S0925-7535\(00\)00014-X](https://doi.org/10.1016/S0925-7535(00)00014-X)
- Herno Della, R., Lirn, T.-C., & Shang, K.-C. (2020). The study of safety behavior in ferry transport. *Safety Science*, 131, 104912.
<https://doi.org/https://doi.org/10.1016/j.ssci.2020.104912>
- Lewaherilla, N. C., Sriagustini, I., Kusmindari, C. D., Setiawan, H., Puspandhani, M. E., Saptaputra, S. K., Wahyurianto, Y., Herno Della, R., Akbar, H., Pramana, C., Pasmawati, Y., Erick A, Y. P., Dewadi, F. M., & Widiastuti, F. (2022). *Keselamatan dan Kesehatan Kerja* (Agustiawan (ed.)).
- Mayeana Kamara. (2010). The Effectiveness of Safety Training. *New Jersey Institute of Technology*, 125.
<http://scholar.google.com/scholar?hl=en&btnG=Search&q=intitle:Some+Contributions+on+MIMO+Radar#0>
- Nævestad, T. O., Blom, J., & Phillips, R. O. (2020). Safety culture, safety management and accident risk in trucking companies. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 73, 325–347.
<https://doi.org/10.1016/j.trf.2020.07.001>
- Rao, S. (2007). Safety culture and accident analysis-A socio-management approach based on organizational safety social capital. *Journal of Hazardous Materials*, 142(3), 730–740.
<https://doi.org/10.1016/j.jhazmat.2006.06.086>
- Reniers, G. L. L. (2010). Multi-Plant Safety and Security Management in the Chemical and Process Industries. Dalam *Multi-Plant Safety and Security Management in the Chemical and Process Industries*.
<https://doi.org/10.1002/9783527630356>
- Schein, E. H. (2010). *Organizational Culture and Leadership* (Fourth). Jossey-Bass.
- Vierendeels, G., Reniers, G., van Nunen, K., & Ponnet, K. (2018). An integrative conceptual framework for safety culture: The Egg Aggregated Model (TEAM) of safety culture. *Safety Science*, 103(December 2017), 323–339.
<https://doi.org/10.1016/j.ssci.2017.12.021>
- Wilson, J. M. J., & “Ed,” K. E. (2000). Safety Management: Problems Encountered and Recommended Solutions. *Journal of Construction Engineering and Management*, 126(February), 77–79.
- Zohar, D. (1980). Safety climate in industrial organizations: Theoretical and applied implications. *Journal of Applied Psychology*, 65(1), 96–102. <https://doi.org/10.1037/0021-9010.65.1.96>
- Zohar, D., & Lee, J. (2016). Testing the effects of safety climate and disruptive children behavior on school bus drivers performance: A multilevel model. *Accident Analysis and Prevention*, 95, 116–124.
<https://doi.org/10.1016/j.aap.2016.06.016>